



主筆所出所海款高防內科用生防器基表取受，原發登友入  
歐者既受系科工國保少算其的部則

## 为拆船制定准则

由劳工团体、环保人士、航运专家参与制定的旨在减少船只报废过程中释放的有毒物质造成的污染并保护拆船工人健康和安全的国际准则已进入最后审定阶段。2001年6月，各国政府代表和拆船业的利益相关集团代表聚集瑞士日内瓦共同制定新准则。

此次会议是由联合国环境规划署遵循有害废物跨国流动及其处置问题的巴塞尔公约组织召开的。国际劳工组织、国际海事组织、国际船业总会、以及几个非政府环境组织，如绿色和平组织和巴塞尔行动联络组织，也参与了该准则的最后审议工作。准则的起草主要参考采用了国际海事组织海洋环境保护委员会关于船舶回收利用条例和国际船业总会对船上有害物质常规登记记录及船主业务守则的内容。

长达89页的巴塞尔公约草案准则的确立适逢国际航运业正处在一个紧要关头。随着海上国际贸易的急剧扩展，船舶的报废数量也相应增加。按船舶平均航行寿命20-

25年来计算，在未来的15年内，全世界每年大约会有500-700艘商船要被拆解。

该准则是未来船舶退役、销售、及拆解应遵循的国际原则。规定要求准则确定船上的污染物、防止污染物释放的方法，并规定了紧急及意外情况下应采取的措施。准则鼓励对船舶部件分类，进行回收再利用，并对废物处理制定了标准。最后，准则还对船只报废设施的建设和运营作出相关规定。

拆船工人的工作环境往往对健康极其有害。国际劳工组织高级技术专家 Paul J. Bailey 说：“拆船作业的各个阶段工人们都要承受化学、物理、生物、人类工程、以及心理压力（如由于危险工作环境造成的焦虑）的风险。大多数工人，有时候也包括雇主，都意识不到长期接触切割作业所产生的有毒烟雾对健康所造成的长期影响。”

拆解一艘大船要清除数以吨计的有害废物，其中包括汞、铅、多氯化联苯、石棉等永久性有机污染物。在2000年由国际劳工组织在网上发表的一篇题为《有没有一种比

较合适的拆船方法？》(Is There a Decent Way to Break Up Ships?) 的讨论文章中，Bailey 指出，拆船所造成的其它职业危害包括接触铅和铬酸盐、辐射物、以及易爆物。拆船作业不仅威胁到拆船工人的健康，还会对附近社区的地下水及空气造成污染。

巴塞尔公约秘书处高级规划官员 Pierre Portas 指出，准则鼓励在进行新船舶设计时应限制有毒材料的使用。他说：“关键在于船舶拆解前的准备工作。除污是一种很有效的手段，对船舶进行清扫也可以减少对拆船厂下游造成的影响。”

拆船行业主要分布在发展中国家。这些国家的劳动力便宜，而且环境立法——即使有的话——也不完善或者未付诸实施。Bailey 指出，在许多国家，拆船工人的工作缺乏员工安全准则也没有任何代表工人利益的谈判组织。根据国际海事组织提供的数字，全球拆船业之首是印度，占38%，中国次之，为25%，孟加拉国为19%，巴基斯坦为7%，其余国家占11%。

Bailey 说，要保障工人的健康，对工人和雇主进行安全教育是首要因素。他说：“在有的地方，即使已经提供了相应的人身保护设施，工人们也常常不去使用。”这和工人缺乏教育以及工作环境的温度和湿度极高都有关系。他还进一步指出：“如果能够确定有毒材料并将其位置标明，工人们在作业时就有可能采取相应的自我防护措施，从而减少风险。”另外，高空安全作业也需要指导。

Portas 预计准则在2002年中期就可能被巴塞尔公约技术工作小组批准，并在2002年12月份的巴塞尔公约第六次成员国大会上最后正式通过。



由船而岸的污染：

轮船的报废大多数是在环境及职业立法不足或松懈的发展中国家进行的。新的准则应有助于解决劳工及邻近水域和空气面临的风险。

- John Tibbetts

译自 *Environmental Health Perspectives*  
109: A522(2001)